SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 40 minutos)

La Comisión de Industria y Energía tiene mucho gusto en recibir a una delegación del sindicato de Oferol S.A., de la industria metalúrgica, de modo de poder analizar la situación en que se encuentra esta empresa y las fuentes de trabajo de la misma.

SEÑOR BIANCHI.- Agradecemos mucho que nos hayan recibido. Cabe destacar que con varios de los señores Senadores aquí presentes hemos trabajado juntos en muchos proyectos importantes para el país.

En el día de ayer firmamos un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con relación a la situación de los trabajadores de Oferol S.A. Por este motivo, hoy venimos a informar de ello y a expresarles nuestra preocupación por la situación del conjunto de la industria automotriz, no solamente de esta Empresa.

Varias veces hemos hablado de Oferol S.A. con orgullo, ya sea en este ámbito, como en la Cámara de Representantes o en algún Ministerio, ya que en esta empresa logramos producir un auto de calidad similar a la francesa o española. El pasaje mediante el cual la empresa se convirtió en Oferol S.A. tuvo toda una historia y fue una conquista del país el hecho de que Citröen invirtiese y viniese, siendo esto mérito del entonces señor Presidente de la República y nuestro también. Nosotros tuvimos una reunión con los representantes de Citröen y en determinado momento nos dijeron que si éramos capaces de construir un ambiente de trabajo de calidad, ellos lo agradecerían mucho. El primer congreso de trabajadores de Oferol S.A. resolvió, como objetivo sindical, construir un auto de excelente calidad, a tiempo y en precio; los cursos sobre la ISO 9000 se hicieron por parte de la Escuela Gerardo Cuesta, de la UNTMRA. Al decir de los franceses, logramos un hecho bastante insólito -a pesar de que los franceses por lo general no hacen elogios a los demás- pues se obtuvieron de los mejores fines de serie del mundo, al lograr que el auto saliera directamente de la línea al camión. Cabe decir que eso no se consigue ni en Francia, pues compañeros nuestros han ido a ese país, originariamente a aprender y terminaron dirigiendo líneas de producción porque tienen una versatilidad bastante grande.

Hoy se están negociando otros proyectos realmente muy difíciles. En diciembre hicimos un acuerdo en el sentido de pasar a otra empresa llamada VINDER S.A., con la misma antigüedad e iguales derechos que teníamos. Sin embargo el 9 de enero se nos comunica el despido de absolutamente todo el personal.

Tratamos de comprender y sabemos que no somos dueños de la verdad. Además, no trabajamos en la oposición, sino que lo hacemos en función de propuestas, porque queremos construir un mundo mejor y un futuro productivo para el país. Sabemos que es muy difícil y que no sabemos ni somos dueños de la verdad. Entonces, tratamos de respetar y de aprender de todo el mundo sin excepción, color ni posición social. Cuando estamos de acuerdo, así lo manifestamos, así como también cuando sucede lo contrario.

Comprendemos la inquietud del señor Soler. No tenemos nada en su contra, pero sí nos parece que hizo una quijotada en la actual situación del país al invertir en la industria. Hemos tenido acuerdos, pero también desacuerdos muy fuertes. Asimismo, hemos debido admitir errores nuestros; a él le cuesta más reconocer los suyos. No obstante ello, hemos establecido una relación mutuamente respetuosa. Para él era importante pagarnos y que nadie dijera que Jorge Soler le debía algo a alguien. Por supuesto que es correcto moverse así; yo trato de hacerlo. Sin embargo le expresamos que invirtiera ese dinero en el nuevo emprendimiento y que nosotros no necesitábamos cobrar el despido. No se trataba solamente del trauma provocado por el despido, sino también de no cerrar. Precisamente, el señor Secretario General de la UNTMRA manifestó en algún momento en "El Observador" que esto había sido un sabotaje.

Actualmente, en el tema de la instalación de industrias y de la realización de inversiones la ventaja es tener el conocimiento, el establecer relaciones de producción de calidad -que no tiene nada que ver con las normas ISO, que están bien, pero son la "foto", no la "película"- el vender la capacidad del saber hacer y poder insertarse en el mercado internacional por la seriedad y la responsabilidad. Hay una construcción social que lleva mucho tiempo y que no se puede desperdiciar.

Uruguay no es un fabricante integral de autos, pero su gente -empre-sarios y trabajadores- tiene la capacidad de saber hacerlos bien. Ese es un valor inestimable. Japón no tiene acero ni petróleo, por ejemplo, pero produce buenos autos, así como también una cantidad de buenas otras cosas.

Para la UNTMRA es vital que en el país se construya una nueva cultura de trabajo y también una nueva cultura ciudadana, que parte del quehacer de todos los días al pie del cañón, de la máquina, defendiendo la profesionalidad como un derecho, un orgullo, un deber y una función ciudadana. Si no construimos una nueva cultura, no saldremos adelante, dicho esto independientemente de quien gobierne, porque no hay un "papá" que pueda salvarnos a cada uno. Perdonen que siempre caiga en estos desvaríos, pero es lo que más nos preocupa porque somos parte de un gremio y hemos visto cerrar fábricas de todos los colores.

¿Qué nos preocupa hoy? Ahora firmamos un acuerdo -del que dejaremos copia- que costó mucho; se daría prioridad en el nuevo emprendimiento al hecho de que la empresa está gestionando el montaje de LADA, la NIVA. Esta es una marca que anda por Montevideo pero va a ser mucho mejor, va a estar motorizada a diesel 1.900, con quinta, etcétera, y va a estar mejor armada. Precisamente en diciembre recibimos elogios del señor Soler y de la Dirección de la empresa porque los trabajadores le habían hecho ahorrar U$S 500.000 inventando dispositivos que, de otra manera, habría que haberlos comprado en Rusia. El auto que venía como modelo tenía defectos y una de las discusiones que hubo en esos días fue que nos negamos a hacer un auto con defectos. Nosotros no íbamos a hacer un auto igual, no lo íbamos a copiar, sino que lo haríamos bien, y se hizo un auto bien. Este va a tener mejor pintura, va a ser más lindo, ya cuenta con un interior mejor. Yo hago bromas porque creo que hay que cambiarle los faroles, pero ¿yo quién soy? Sin embargo, creo que lo voy a conseguir.

(Hilaridad)

Ese es un proyecto pero hay otro que tiene que ver con Ford y con Ssang Yong -una fábrica coreana- para el trabajo de blindaje, ya que nosotros, al decir de Ford, lo sabemos hacer muy bien.

La fábrica ha invertido porque tiene una Dirección dinámica y hemos discutido mucho, inclusive hemos dicho cosas pesadas, pero se trata de emprendimientos que se están llevando a cabo. Me refiero, por ejemplo, al tema de las UPA; también hay cosas que estamos haciendo y que los señores Senadores tal vez desconozcan, como construcción de empresas u otras cosas raras de las que quizá un sindicato no debería ocuparse, es decir, organización, difusión, participación en la organización del trabajo en la empresa y en la formación profesional de los trabajadores, inversión o asociación con capitales extranjeros. Siempre pensamos que si en el tema de las UPA contáramos con alguien como el señor Pedro Darracq o el contador Pérez quienes, al parecer, son los responsables de la nueva empresa, iríamos "en coche" porque de ellos aprendemos muchísimo. Es más; les hemos robado muchas ideas y se lo hemos dicho. En una ocasión estaban discutiendo un proceso de integración con Brasil y nosotros aprovechamos todas esas ideas para aplicarlas en el tema de las UPA, lo que por supuesto reconocimos.

A medida que estos proyectos -me refiero al de los blindajes y al de los LADA- se vayan concretando se daría prioridad a los trabajadores de Oferol S.A. que pasarían a recibir cursos de calificación en la JUNAE, aunque habría que implementarlos porque no existen. El blindaje tiene mucho de secreto industrial y tampoco estamos de acuerdo con que se divulgue así como así, pero podríamos tomar cursos acerca de aspectos accesorios al blindaje. Luego, nos reuniríamos una vez por mes para verificar la marcha de los proyectos.

Por su parte, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en esta negociación cumplió una función para nosotros muy positiva y queremos destacarlo porque cuando tenemos que hacer críticas, las hacemos y cuando debemos decir que ha sido positivo, también.

Entre otras cosas, en esa iniciativa se establece una última cláusula en el sentido de que el Ministerio va a ser vigilante en el cumplimiento de esto, lo que no es muy usual. En definitiva, la Cartera estaría atenta a la aplicación de esta iniciativa, lo cual es muy difícil y, al mismo tiempo, de acuerdo con lo establecido existe el compromiso de no incurrir en discriminación sindical. Obviamente, esto último es importante tenerlo en cuenta, ya que el sindicato ha sido gestor de los avances del sector; de todos modos, siempre hay que estar atento a estos temas porque, como sabemos, a veces existe una tentación de ser competitivo a la baja, es decir, se entiende que ser competitivo es simplemente bajar los costos. No hay que olvidar que es preciso invertir para ganar, sobre todo en la calidad del personal, porque las buenas relaciones laborales representan una ganancia para la empresa. De acuerdo con los cálculos que han hecho nuestros compañeros alemanes, en toda la industria automotriz se calcula que la incidencia del salario en el precio de un auto es igual al costo del paragolpe delantero; en nuestro país podríamos decir que al costo del paragolpe delantero habría que agregarle el de los tornillos, debido a que aquí se trabaja de forma más artesanal. Entonces, resulta evidente que el salario no es decisivo en estos asuntos. Sabemos que muchas veces también se pretende explicar ciertas acciones en virtud de la flexibilización laboral y, en ese sentido, debemos decir que estamos de acuerdo con que esos principios se apliquen en muchos aspectos de las relaciones laborales. Pero esa flexibilización tiene que estar estrechamente vinculada con la relación productiva y no tratar de normalizar hacia abajo. No hay que olvidar que una fábrica es una obra de cultura, de conocimiento y no es sólo un lugar donde se dan martillazos. El conocimiento está en el libro, en las ciencias básicas, en las ciencias aplicadas y también en la vida. La construcción del conocimiento es compromiso, creación y, en definitiva, es vida. Cuando la gente se encuentra para discutir sobre temas laborales, es posible que se manifiesten criterios diferentes, pero eso no implica que se pelee; por el contrario, discutiendo se llega al acuerdo, porque existe un objetivo común. En nuestro caso, por ejemplo, es preciso que el auto salga bien hecho, porque si no es así nos quedamos sin trabajo todos, tanto el empresario que pierde de ganar como el obrero que pierde su puesto de trabajo. Entonces, el problema de la competitividad es de todos y si bien, reitero, puede haber diversas tentaciones en esta materia, podemos decir que hemos reiniciado una nueva etapa, aunque con mucha incertidumbre por nuestra parte. Nuestra propuesta, concretamente, era que se nos enviara a todos al seguro de paro y que se nos permitiera ayudar en lo que tiene que ver con las limitantes que existen en cuanto a la definición de producto, de mercado y el tema del crédito. Precisamente, con respecto al crédito hoy escuché las palabras del señor Senador Astori en la radio El Espectador y coincido con él en cuanto a que se trata de un tema fundamental. Nuestro sindicato es amigo de los metalúrgicos de Brasil, que es el país en el que vendemos los autos. Asimismo, existe amistad entre el señor Presidente de Brasil y la UNTMRA. Sabemos que para Brasil y para el MERCOSUR objetivamente el desarrollo de procesos de complementación productiva es muy importante. Indudablemente, no se trata de temas fáciles y no sólo en lo que respecta a las relaciones entre empresarios y gobierno, sino también en lo que respecta a los trabajadores y el sindicato.

Si yo trabajo, no trabaja el compañero de Brasil. No son temas simples de resolver, pero se pueden negociar, porque por encima de todo está el interés común. Junto con los empresarios tenemos una visión muy crítica de cómo ha participado el país en toda la negociación del MERCOSUR relativa a la industria automotriz. Es una discrepancia que tenemos con el señor Presidente de la República desde que era Presidente de esta Comisión. La industria automotriz ha sido la locomotora de las economías brasileña y argentina, por lo que pensamos que si "metemos un palo en la rueda" después no podemos protestar si nos dicen que hacemos "dumping" en tal o cual cosa. Pero resulta que aunque no "metimos el palo en la rueda" en los temas fundamentales, se hacían "los otarios" y no veían lo que veía todo el estadio. Empezamos a "meter el palo en la rueda" dos, tres y cuatro veces en este asunto y, francamente, era insustentable defender la posición uruguaya al respecto. Personalmente, me tocó participar en el subgrupo siete del MERCOSUR y muchas veces tuve que poner la cara por cosas con las que no estaba de acuerdo. No sé si el PIT- CNT estaba de acuerdo con esa postura, pero yo me muevo por determinados valores. Recuerdo que en una discusión que se suscitó sobre el área siderúrgica, defendí a rajatabla la posición del Gobierno uruguayo, porque no hacerlo significaba que la mitad del país quedaba sin trabajo. Se trataba de una discusión en torno a la admisión temporaria, que era muy difícil de llevar adelante para cualquiera y yo no soy economista ni tengo formación en muchos aspectos. Esta posición sobre la industria automotriz era de las más indefendibles, porque si queremos que haya industria en el Uruguay, tiene que haberla en el MERCOSUR y no podemos privilegiar la industria extra zona. Esa es nuestra visión. Si tomamos esa postura, no hay posibilidad de acuerdo y después no podemos quejarnos si nos tratan de "enano llorón".

En todo caso, si queremos discutir el problema de la limitación tecnológica de la industria en la región, analicemos la inversión en ciencia y tecnología y hablemos de cómo tener una industria real, pero no sólo en la industria automotriz. Discutamos sobre bienes de capital y desarrollo tecnológico, pero en serio. Hagámoslo como ya lo había empezado a hacer Brasil durante el gobierno de Fernando Henrique Cardoso y decidamos cómo vamos a hacer con el foro de competitividad de las cadenas productivas. En este tema de la industria automotriz, tenemos nuestras reservas y temores frente a la situación de los federados y de NORDEX -con los

que tenemos más problemas- pero a pesar de ello defendemos su existencia y elogiamos la actitud del señor Ernesto Soler de invertir una buena cantidad de millones de dólares para ampliar la fábrica, porque pensamos que dicha actitud merece ser destacada por encima de las discrepancias, porque allí se están creando posibilidades de trabajo y se está apostando al trabajo. El país debe salir a negociar su parte, también en esta industria. Uruguay es el único país que se está oponiendo al desarrollo de los foros de competitividad tripartitos del MERCOSUR. El mismo está siendo apoyado por Paraguay, Argentina y Brasil mientras que, reitero, nuestro país es el único que no lo hace; reitero que esta actitud no tiene explicación. Como integrantes del PIT- CNT tenemos acuerdos y desacuerdos con las actitudes que se toman.

Tenemos un periódico que circula públicamente y allí aparecen nuestros acuerdos, nuestros desacuerdos y nuestras posturas. El movimiento sindical es un movimiento vivo, donde hay mucha gente que piensa de diferente manera. Lo cierto es que nosotros discutimos todo con la gente, ya sea en asambleas o en congresos. No es lo que opina uno u otro, sino el colectivo, aunque también hay diferencias.

El PIT-CNT siempre ha sido responsable en el comportamiento internacional y en todo el funcionamiento del MERCOSUR. Es más; quizás muchas veces fue de los que más se puso la celeste. Respecto de esas negociaciones, yo a menudo utilizaba el ejemplo de la selección de Núñez, que no sabía dónde estaba parada. Era triste ver que mientras los otros venían con la verde-amarelha, nosotros no sabíamos dónde teníamos los zapatos, la camiseta, el pantalón, ni quién iba a jugar de puntero o de golero. Esto puede parecer exagerado, pero es horrible estar en una situación así, cuando uno ve que entra mal parado a la cancha, porque se está discutiendo el trabajo de uno. Pensamos -y lo hemos hablado- que hay que promover el desarrollo de la industria automotriz. Esta recibía una serie importante de ayudas de la sociedad. Creemos que las ha ido retribuyendo con trabajo, divisas, aunque quizás esa retribución sea inferior a lo que dan otros países. No sé mucho de economía, pero estoy seguro que la industria japonesa, la norteamericana y ni qué hablar de la europea -de la que no tengo dudas- directa o indirectamente reciben muchísima más protección que la moneda u otras cuestiones que recibe nuestra industria.

Hemos hablado con el señor Vicepresidente de la República -quien nos atendió muy bien- con relación al tema de LADA y la negociación con los capitales de Rusia.

En resumen, necesitaríamos apoyo, junto con la empresa, para ir resolviendo esos temas del trabajo. Asimismo, para bien de la empresa, de nosotros y del país, este proceso de transición debería desarrollarse en base a propender el respeto de la gente en su profesionalidad y en sus haberes. Aclaro que en todo este período jamás hicimos un planteo contra la empresa, aunque sí tuvimos diferencias con la dirección de la misma. Esto no quiere decir que pensemos, como los japoneses, que somos una gran familia ni nada por el estilo. No somos una gran familia; somos actores sociales diferentes que coincidimos. Hay modelos de gestión que dicen que tenemos que ser una gran familia, pero entiendo que la individualidad es muy importante. Si uno hace una bolsa, lo que crea son relaciones de dependencia, no de cooperación, lo que le quita a uno capacidad de aportar, porque la persona siempre tiene que estar bien. Digo esto, porque hay un modelo muy en boga en este país, en nuestra industria, que tiene sus valores, pero presenta un defecto grande y es que le quita la función de sujeto al trabajador y a su sindicato. Pero si el sindicato no asume sus responsabilidades, allá él; cada uno es grande y sabe lo que hace. Eso no es algo que se decreta, sino que es algo que se construye, donde cada actor social debe dar de sí, porque a nadie le gusta que lo tomen por tonto.

Pensamos que esta experiencia de Oferol S.A. ha sido muy valiosa, por el hecho de que hubo actores sociales diferentes. Prusiano el señor Soler y nosotros, quizás, con ideas originarias de otra parte de Alemania -se lo decíamos siempre- por los compañeros de una metalúrgica con sede en Berlín, de quienes somos grandes amigos.

Coincidimos en que construimos algo valioso para el país y pretendemos que se mantenga esa forma de trabajo conjunto, sin discriminaciones de ningún tipo.

Sé que los señores Senadores tienen mucho trabajo y pido disculpas por esta intervención tan larga, pero vamos a precisar ayuda y queríamos dejarlo planteado. Se cerró una etapa, pero no significa que esté todo resuelto; por el contrario, no hay nada resuelto, por ejemplo, en cuanto a los proyectos y al reintegro de los trabajadores. Por consiguiente, tanto la empresa como nosotros necesitamos ayuda.

SEÑOR CHÁVEZ.- Antes que nada, además de presentarme como trabajador de la ex empresa Oferol S.A. e integrante del sindicato, quisiera entregarles a los señores Senadores una copia del acta de la reunión celebrada en el Ministerio.

Por otro lado, agradezco nuevamente que nos hayan recibido, tal como ha ocurrido siempre que hemos golpeado las puertas del Parlamento. Por cierto, eso crea en los trabajadores una expectativa que, en este caso, tiene que ver con lo que se pueda concretar en el futuro luego de lo que se firmó; crea una expectativa, además, porque necesitamos creer en el poder político y porque, de alguna manera, estamos conformes con lo que logramos. Si solicitamos que se vigile el cumplimiento de lo que se firmó es porque, al mismo tiempo, queremos señalar que estamos a favor de la creación de puestos de trabajo y no de que se tenga que hacer filas para obtener el pasaporte, más allá de la edad que tengamos. Eso no lo queremos para nosotros ni para nuestras familias.

Confiamos en que se cumpla lo acordado, pero solicitamos la colaboración de los señores Senadores para que efectivamente ello ocurra así.

SEÑOR ARCIA.- Nunca me había planteado la posibilidad de conversar en este ámbito -aclaro que soy trabajador de Oferol S.A. y lo fui de Sevel en el área de calidad- pero de alguna manera quisiera complementar lo que ha manifestado mi compañero Bianchi.

Cuando se habla de la industria automotriz, se puede hacer referencia a un negocio, a un movimiento de capital, pero quisiera hacer hincapié en la importancia social que tiene ese lugar productivo, al igual que cualquier industria. En una sociedad de la que se nos han ido algunos referentes sociales tradicionales, en la que estamos atravesando una etapa de crisis, de cambio, los referentes que quedan muchas veces no nos ayudan a crecer. Un ámbito laboral organizado es básico para el desarrollo del ser humano como tal, como ser creativo, pensante, político y social.

Uno debe tener en cuenta que en ese lugar de trabajo, que es su industria, hay una organización en la que ese grupo de personas se mueve hacia un objetivo en común, y donde hay gente de distintos niveles etarios, con diferentes sabidurías y donde se

construye y traslada el conocimiento que nos viene desde nuestros padres y abuelos. Entonces, creo que no es poca cosa mantener e inclusive invertir en ese tipo de espacio laboral, puesto que constituye una microsociedad donde un Estado organizado puede hacer mucho en favor del ser humano. Por ejemplo, se me ocurre que haya becarios de UTU trabajando en industrias, trabajos sobre organización laboral o de procesos, o que un hombre de 55 años esté trabajando al lado de un joven de 20. Eso permite vitalizar una sociedad que hoy por hoy está bastante desmembrada.

Por lo tanto, más allá del tema económico que involucra a la industria, hay un aspecto que quizás muchas veces no tenemos en cuenta. Quienes trabajamos en la industria durante muchos años la consideramos parte de nuestra vida, de nuestra casa. Además, aquel que aprieta un tornillo se siente fabricante de autos. Eso es importante para muchísimas cosas y no solamente para la parte económica.

En ese sentido, desde que comienza a funcionar Oferol S.A. ha habido cambios importantes de parte del empresario y de los trabajadores, los cuales nos llevaron a pensar que si uníamos esfuerzos podíamos lograr cosas.

En particular, la industria automotriz trae tecnología y la visión de empresarios que están en niveles muy superiores a los nuestros. Debe quedar claro que nuestra forma de hacer autos en el Uruguay hay que tenerla en cuenta. Los industriales del mundo lo hacen, porque una empresa chica como la que puede haber en nuestro país es importante para distintos emprendimientos de esas macroindustrias. Cuando se lanzan modelos nuevos al mercado son rápidamente puestos a funcionar en el Uruguay y no así en otras empresas grandes, que son gigantescas. Las pequeñas series de automóviles pueden producirse en nuestro país, mientras que es mucho más difícil hacerlo en industrias más importantes.

En consecuencia, creo que la industria automotriz uruguaya es como para tener en cuenta. Entonces, se trata del negocio automotriz y del "negocio" social: apelar a tener espacios de trabajo para rehacer esos lugares de referencia que se han perdido. Basta pensar que se ha perdido el viejo boliche de la esquina, lugar donde se juntaba el médico del barrio, el viejo y el joven, donde se aprendía a "bandidear", donde el gallego ponía las normas. Eso lo vemos en la calle. Por lo tanto, los lugares organizados de trabajo, como es el de la industria, deben tenerse muy presente, repito, no solamente desde el punto de vista económico.

Agradezco el tiempo que me han concedido. Nada más y muchas gracias.

SEÑOR BIANCHI.- Aquí hay todo un tema de productos; las marcas importantes se han ido y puede ser que Oferol S.A. salga adelante.

Soy representante del Comité del Premio Nacional de Calidad por el PIT-CNT y me tocó votar menciones y premios días antes de otorgarse. Una mención especial fue para SOMIL -que fabrica asientos para la industria automotriz- que había asegurado la calidad. Yo sabía que todos los compañeros estaban en el Seguro de Paro, pero me pareció ser un aguafiestas porque nosotros hablábamos mucho del trabajo con compañeros del Comité de Base, y la mención se la merecía. Nunca había escuchado que existiera una protesta por la calidad de los asientos, y yo voté a favor. Ahora bien; cuando se van a otorgar las menciones en el Edificio Libertad, SOMIL no estaba presente. Este hecho me causó una tristeza "de la gran flauta". Salí mal del Edificio Libertad, pues era un premio que se lo había ganado en buena ley, porque estaba muy golpeado por la crisis.

Creo que detrás de la industria automotriz hay mucha cosa y el país debería encontrar la forma de negociar la venida de inversores y marcas. Este es un gran tema para dialogar por encima de cualquier bandera política. Vuelvo a decir que todo esto está muy lejos de lo que era nuestra aspiración y el llegar a un acuerdo nos costó mucho. Quiero decir que nosotros vamos a seguir trabajando para encontrar una solución. Nosotros vamos a cobrar el respeto. Seguramente se podrá conseguir una determinada financiación de organismos de desarrollo económico y social, entre otras cosas. Pienso que esta es una cadena nacional, que hay mucha gente, unos cuantos miles de puestos de trabajo directo que están en juego. Obviamente, no es lo mismo un país que produce autos, que otro que no los produce. Nosotros podemos vender vino, leche, carne, queso, pero lo hacemos como un país con un desarrollo relativo y con poca presencia. Y vuelvo a decir que lo que hoy vale es el conocimiento y el saber hacer. Es otra tarjeta de presentación del país.

SEÑOR CHAVEZ.- Quiero dar un dato relacionado con la industria automotriz. En el año 1994, este sector fue el mayor exportador en millones de dólares de productos no tradicionales. Y, aunque no tenemos la cifra, creemos que en el año 2002 nos ubicamos en el mismo sentido, ya que se exportaron alrededor de 4.000 coches.

SEÑOR COURIEL.- En primer lugar pido disculpas porque llegué tarde.

De la parte que oí, quiero decir que cuando uno recibe información, a veces aprende. Aprender es siempre sano y los intercambios son positivos.

No alcancé a entender en qué situación están, pero voy a resumir lo que comprendí para que ustedes corroboren si es efectivamente así.

Ustedes tenían un acuerdo con Oferol S.A. para pasar a la empresa VINDER S.A., donde el 9 de enero les dijeron que no. Entonces, la primera pregunta que les hacemos es: ¿quién era VINDER S.A. y qué pasó que el 9 de enero les dijeron que no?

En segundo término estoy entendiendo que hay estudios, proyectos de inversión vinculados a Lada y a Ford, que tiene que ver con esta acta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Lo cierto es que grados de adelanto mayores, no escuché que hubiera, y quisiera saber si los hay.

SEÑOR BIANCHI.- Estamos todos despedidos y la verdad es que ha sido un trago muy amargo. No era nuestra propuesta; nuestra propuesta era ir al Seguro de Paro y trabajar para que los proyectos saliesen a luz.

¿Quién es VINDER S.A.? VINDER S.A. son los mismos posibles inversores de hoy, que dicen no constituir una empresa; me refiero a los señores que figuran en el acta. Al parecer, VINDER S.A. nació sin crédito y murió.

Nosotros tenemos nuestras explicaciones económicas, políticas y sicológicas del asunto, pero creo que no es conveniente hurgar. Yo creo que la empresa nos conoce, sabe cómo nos paramos y qué queremos decir cuando estamos de una manera o de otra, y

nosotros también conocemos a la empresa.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR DE BOISMENU.- Entonces, por lo que dice el señor Bianchi, Citröen y Renault ya no están más, entonces, al acabarse todo eso, no existe más Oferol S.A.; todo lo hacen en otro lado. En cambio, LADA sí viene para acá, pero arreglado, con motorizados diesel, y lo central ahora es el armado de ese kit ruso de automóviles LADA, mejorados, un poco más lindos, más usables, algunos de ellos blindados. ¿Es así?

SEÑOR BIANCHI.- No, los blindados son de la marca Ford y Ssang Yong, una marca coreana que utilizaba motores Mercedes Benz. Pero son de altísimo precio, es para un mercado muy reducido. Estamos hablando de autos de más de U$S 60.000. Y en el caso de los blindados, por ejemplo, un auto que en Brasil vale U$S 25.000, su versión blindada se vende a U$S 50.000. Reitero, es para un mercado muy reducido, pero que existe.

El problema es que Citröen tiene fábricas en Argentina y en Brasil, y no le va bien. A su vez, Uruguay dejó de ser atractivo para las grandes marcas. Quiero señalar -porque esto quedó mal explicado en la intervención anterior- que el señor Ministro Abreu hizo todo lo posible por "meternos de nuevo en la Troya".

El señor Ministro siempre tuvo un comportamiento muy directo, muy bueno, con la UNTMRA y creo que siempre hizo todo lo posible por "meternos en la Troya", pero ya habíamos negociado. Precisamente, ya se había producido la reunión de Ushuaia.

No me gustaría hablar de este tema partidizando, porque no es una buena discusión cuando un Ministro es de tal sector y, otro, de un partido diferente. La cosa viene por ahí; si es así, la discusión se ensucia y no le sirve a nadie hablar así. Lo cierto es que hubo un Ministro que no sabía nada de la industria automotriz, pero que después aprendió -y esto se lo dije en la cara, él sabe quién es- ya que comprendió el tema y, al final de su mandato, hizo una serie de cosas muy importantes. Sin embargo, hubo otro Ministro que dijo "vos no firmás". Entonces, en nombre del PIT – CNT en una reunión del Subgrupo 7, con representantes de los gobiernos argentino y brasileño -no de los trabajadores y de los empresarios- me preguntaron qué pasaba, qué lío había en el Uruguay, ya que un Ministro firmaba una cosa y el otro la negaba. En esa oportunidad perdimos el tren y nunca se discutió sobre esto; capaz que nosotros no supimos plantear las cosas porque tendríamos que haber negociado con las marcas del mercado dentro del MERCOSUR, viendo cuánto iba para nosotros. Para eso íbamos a tener que dar el 35% y mantener discusiones con la gente que importa autos, así como también analizar si la DGI recibe más por los autos importados, que por los fabricados acá.

Nosotros habíamos propuesto una serie de cosas como, por ejemplo, ahorrar en el gasto público, comprando el modelo Xsara, que es un buen auto, confortable, con protección, difícil de robar, en lugar de autos marca Toyota o Mitsubishi; la idea no era hacer un negocio a Soler, sino, en todo caso, a nosotros. ¿Por qué siempre tenemos esa dependencia? Hay que pensar que eso también es industria automotriz. Una persona, con una secretaria, un fax y correo electrónico es también industria automotriz y ¿cuánto se lleva? El problema es a qué apostamos. Nosotros también podemos producir. De lo que no estamos a favor es de caer en el viejo proteccionismo, porque conocemos un montón de ladrones que se llevaron la plata del país a paladas y no aportaron un tornillo en tecnología. Recuerdo que en una oportunidad -y como un tonto- discutí con una persona de la empresa y le dije que el auto salía "mamado" -gracias al sindicato viajé y conocí varias fábricas automotrices japonesas, francesas y brasileñas- que iba para allá y para acá y tenía muchísimos defectos. A pesar de eso, no iban a tomar a nadie, sino que iban a echar personal. Yo le contesté: ¡qué van a tomar gente!, si hacen las cosas bien, acá sobran cien; si acá el auto se hace bien, sobran cien. Y pensé que si no se armaba bien el auto, se moría. El hombre estaba para otro negocio. ¡Estúpido de mí, que discutía sobre cómo producir autos, cuando el negocio era otro!

El momento lo dejamos pasar. Ahora habría que ver cómo discutimos porque la inversión en Nordex está hecha y no se vende, como pasa con todo.

Don Jorge Soler dice que se ha sentido decepcionado con el país, y lo comprendo.

Se trata de una inversión; pensábamos que íbamos a trabajar en tres turnos, pero nunca llegamos a hacerlo en más de uno. La fábrica pensaba llegar a los 12.000 autos, pero nunca superó los 5.000.

Hoy se puede reabrir; va a haber trabajo. Es más, se va a reabrir, porque quienes están trabajando lo están haciendo bien y hay posibilidades reales en ese sentido. El problema es cómo se reabre. Nosotros pensamos que quizás no retomen a todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando usted dice que se puede reabrir, se está refiriendo a estos proyectos de Ford y de Lada, pero no a Citröen ¿no es así?

SEÑOR BIANCHI.- Efectivamente, señor Senador. Los representantes de Citröen ya dijeron que no, aunque se hicieron varias gestiones en Francia y hemos recibido muchos elogios, porque aquí la producción se hacía mejor que en todos lados. En estos temas relativos a la calidad, se puede hacer todo bien y aun así morir en la orilla, porque esto depende del entorno y de las políticas nacionales, que deben existir. Nosotros hicimos todo bien y los franceses se fueron elogiándonos y expresándonos que nunca habían visto un fin de serie como el nuestro. También conquistamos ese ambiente de trabajo que se nos reclamaba. Abdala nos dijo, en una ocasión, que debíamos tratar de construir ese ambiente de trabajo. Bueno, lo construimos, pero igual morimos. Y esto es terrible: duele mucho.

SEÑOR ASTORI.- Quería hacer un par de preguntas muy específicas. La primera de ellas es en qué situación está Nordex ahora, y la segunda tiene que ver con que el año pasado el Uruguay suscribió un acuerdo automotor con México. Si no recuerdo mal, eso supone la exportación de 4.000 unidades al mercado mexicano en 2005, al mismo tiempo que también supone que el mercado uruguayo recibirá unidades de aquel país. Concretamente, la pregunta es si en este marco cabe alguna posibilidad de asegurar algún proyecto productivo.

En definitiva, las interrogantes tienen que ver con Nordex y con el acuerdo con México.

SEÑOR BIANCHI.- El acuerdo con México significó una conmoción. A nuestro compañero de Paso Carrasco venían todos los vecinos a pedirle un formulario para ingresar en la fábrica. Él les decía que no sabía si no nos iban a despedir a nosotros y todo el barrio pensaba que era malo, que quería trabajar él solo.

No tenemos coches para vender a México. Lada está pensado para ser comercializado en toda América Latina, pero hoy no tenemos modelo. Entonces, se firmó algo que significó un logro, pero no tenemos qué vender.

SEÑOR ASTORI.- ¿Pero a corto plazo hay alguna posibilidad de conectar algún proyecto?

SEÑOR BIANCHI.- En ese momento nosotros planteamos la posibilidad de Citröen, pero eso no anduvo porque esta empresa tiene una fábrica nueva en Río de Janeiro que está subutilizada.

Por otro lado, Nordex está muy mal y ha ido despidiendo a todo el mundo.

SEÑOR ASTORI.- ¿Con qué marca estaba trabajando?

SEÑOR BIANCHI.- Estaba armando algo de Renault Twingo y algún camión, pero muy poco.

SEÑOR ASTORI.- Entonces, hoy no trabaja.

SEÑOR BIANCHI.- Creo que no, aunque en los últimos dos meses no hemos estado -no tenemos organización, ya que la perdimos estúpidamente, la regalamos; algunas veces ganan los demás y otras es uno el que pierde estúpidamente, como en este caso- sin embargo, tenemos un contacto permanente con los compañeros.

Lo de México está en veremos; el acuerdo existe pero no tenemos qué vender. Pensábamos que quizás a través del señor Ernesto Soler, que es representante de Nissan -que, a su vez, está unida a Renault- podría cuajar -ojalá lo quiera Dios o los dioses del Olimpo- alguna oportunidad que nos permita contar con un modelo y la rehabilitación necesaria para trabajar. Pero no estoy seguro de ello, porque hace unos meses que no hablo con él. Independientemente de que no tenemos organización, siempre hemos mantenido un diálogo fluido con los directivos de Nordex.

Hay temas que tendrán que ser resueltos por los empresarios. No sabemos a qué escala, pero estamos seguros de que se va a reabrir lo que era Oferol, aunque aún no se ha definido con qué nombre ni con quién estará asociado. Por eso este acuerdo era un tanto atípico, porque se establecía entre personas que querían formar una empresa y trabajadores que querían pertenecer a ella. Había razones subjetivas y también objetivas que dificultaban lograr un acuerdo. De todos modos, algo se va a seguir haciendo, ya sea a pequeña o gran escala, porque se están realizando gestiones y en Brasil hay gente de lo que era Oferol que está celebrando acuerdos; incluso, poniendo autos a prueba. Por tanto, la negociación continúa. Lo de Nordex es más difícil.

El gran tema tiene que ver con las marcas y el crédito, entre otros aspectos. Hace unos días en el diario "El Observador" se decía que la OMC nos había dado permiso por dos años. En realidad, ¡las normas de la OMC las viola hasta mi tía Ruperta! En el Subgrupo Siete y en otros lugares se nos considera como los grandes violadores de toda la reglamentación habida y por haber en el mundo. No me pareció feliz la publicación de "El Observador" -no tengo nada a favor ni en contra de ella, incluso, la leo y allí me informo de muchas cosas-, porque prácticamente decía que nos quedan dos años de vida. Además, no hay que perder de vista, por ejemplo, que los autos Marutti llegan a Uruguay a U$S 1.000 y que algunas motos están hechas por trabajadores que perciben un salario de U$S 15 mensuales. Entonces, tienen la materia prima y la producción subsidiadas y la exportación está financiada. ¿A qué precio llegan? Quien los venda a U$S 2.000, ganaría por lo menos un 70%. Es como el caso de algunos zapatos que ingresan al país a menos de un dólar y se venden en varios. ¿No hay límite de ganancia? ¿La OMC no vio eso? Se tiene todo, como dumping social, etcétera, y a pesar de eso se cometen muchas violaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, esta Comisión tendrá que invitar a los empresarios para saber cuál es la situación de la empresa. De esta charla nos han quedado grandes interrogantes sobre el pasado, presente y futuro de la empresa. Naturalmente, comenzamos a escuchar las inquietudes del sindicato sobre su fuente de trabajo, lo cual nos parece muy lógico.

Por supuesto que vamos a estar en comunicación para seguir analizando este tema más en detalle.

SEÑOR BIANCHI.- Me parece muy buena la idea de convocar al sector empresarial, ya que podrá indicar a los señores Senadores qué tipo de ayuda necesita. Independientemente de nuestras diferencias, hay problemas que para el país es importante que sean resueltos y que el Estado puede dar su apoyo, dicho esto sin un carácter paternalista.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los delegados del sindicato de Oferol S.A.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 50 minutos)